*LA CORBETA FLORA O LOS ÚLTIMOS DÍAS DE LA NAVEGACIÓN COMERCIAL A VELA*

*Resumen:*

*A través del centenar de cartas que recibieron Agustín Goytisolo y su hijo Antonio de los capitanes de la corbeta Flora, que se conservan actualmente en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz, y de diversas noticias tomadas en otros archivos, seguimos a dicha embarcación a lo largo de los veintitrés años que median entre 1865 y 1888, y asistimos a los últimos días de la navegación a vela, herida de muerte en su lucha desigual con los vapores.*

*Palabras clave: Emigración a América. Cuba. Indianos. Lekeitio. Navegación a vela.*

*Laburpena:*

*Agustín Goytisolo eta bere seme Antoniok berrehun gutun inguru jaso zituzten Flora korbetako kapitainengandik. Gutun horiek, gaur egun, Cadizko Artxibo Historiko Probintzialean gordeta daude. Haien bidez, ontzi horri jarraipena egiten diogu 1865 eta 1888 bitarteko 23 urteetan. Aldi berean, belaontzien azken garaian barneratzen gara, bela eta lurrunaren arteko lehia desorekatuan, belaontziak gainbehera joan ziren une erabakigarriak biziz.*

*Gako-hitzak: Ameriketarako emigrazioa. Kuba. Indianoak. Lekeitio. Belaontzien nabigazioa.*

*Summary:*

*Agustín Goytisolo and his son Antonio received around a hundred letters from the captains of the corvette Flora. These letters, now preserved in the Provincial Historical Archive of Cadiz, allow us to trace the vessel's journey over the twenty-three years between 1865 and 1888. At the same time, they offer a glimpse into the final days of sail-powered navigation, as sailing ships gradually yielded to steam vessels in an unequal struggle that marked the end of an era.*

*Keywords: Emigration to the Americas. Cuba. "Indianos". Lekeitio. Sailing ships.*

Agustín Goytisolo[8] marchó a Cuba en 1833 cuando tenía 21 años y regresó a la península en 1870 con una notable fortuna. Desde entonces y hasta su muerte en marzo de 1886 vivió en Barcelona, con un paréntesis de cuatro años, que pasó en Cienfuegos. Durante este tiempo, mantuvo una rica correspondencia relativa a sus negocios, inversiones y asuntos familiares. Las cartas que recibió en Barcelona las clasificó después de su muerte su hijo Antonio, junto con las suyas propias[9], llegaron posteriormente a manos de su bisnieto Luis Goytisolo Gay y, tras diversas vicisitudes, fueron a parar al Archivo Histórico Provincial de Cádiz, donde se hallan actualmente.

Buena parte de dicho intercambio epistolar la sostuvo con sus familiares cercanos y no tan cercanos de su Lekeitio natal para muchos de los cuales fue un discreto bienhechor, que respondía con escasas excepciones a sus demandas

---

(8) Nació en Lekeitio en 1811, hijo de Agustín Goytisolo y de Madalena Lezarzaburu. Separada Madalena de su primer marido y del padre de Agustín, con quien no llegó a casarse, se crió el niño junto a su madre, su segundo marido, el indiano guipuzcoano Juan Francisco Arruebarrena, y los siete hijos que tuvieron. Pasó por el colegio en Lekeitio y se hizo carpintero antes de emigrar con 21 años a América, siguiendo el ejemplo de su padrastro y de los banqueros lekeitianos José Ventura Aguirre Solarte y José Javier Uribarren Marcuerquiaga. Tras una breve estancia en Trinidad, pasó enseguida a la recién fundada ciudad y puerto azucarero de Cienfuegos. En 1844, once años después de su llegada a Cuba, era capaz de adquirir, en sociedad con Antonio Arce, el ingenio *Simpatía*. Arce se casaría más adelante con Trinidad, la hermanastra más joven de su socio. Aquel mismo 1844 contraía matrimonio Goytisolo con Estanisláa Digat Irarramendi, que le daría siete hijos. Los negocios azucareros de Goytisolo, apalancados en una numerosa mano de obra esclava, fueron viento en popa y le permitieron adquirir otras tres plantaciones de azúcar, a las que llamó *Lequeitio, San Agustín* y *Lola*, al tiempo que invertía las ganancias en negocios vinculados a la exportación de azúcar, los vapores y un buque de vela. Empresario avispado depositó buena parte de sus fondos en Inglaterra y París, en las casas de banca de los lekeitianos Aguirre Solarte, Uribarren y Abaroa. En 1870, tras haber sido alcalde de Cienfuegos y al poco de haber estallado la insurrección separatista en Cuba, volvió a la península y se instaló en Barcelona. Cuando un año después los prusianos tomaron París, angustiado por el temor de perder su fortuna allí depositada, entró en la capital francesa y pudo salir milagrosamente tras asegurar sus ahorros. En Barcelona los invirtió en suelos urbanizables del ensanche donde fue levantando edificios, en algunos de los cuales aún se pueden ver sobre la puerta de la calle sus iniciales AG.

Para más información sobre Agustín Goytisolo: *Los Goytisolo. Una próspera familia de indianos* (Barcelona: Marcial Pons Historia, 2016) de Martín RODRIGO ALHARILLA y sus artículos "Los Goytisolo, de hacendados en Cienfuegos a inversores en Barcelona" (*Revista de Historia Industrial,* n.º 23, 2003) y "Los ingenios San Agustín y Lequeitio (Cienfuegos): un estudio de caso sobre la rentabilidad del negocio del azúcar en la transición de la esclavitud al trabajo asalariado (1870-1886)*",* en *Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado,* Fondo de Cultura Económica, 2002.

(9) Desgraciadamente no corrió la misma suerte la correspondencia habida en Cuba.

de socorro. Una de las formas que adoptó su liberalidad consistió en procurarles colocación en su corbeta *Flora*, de la que se beneficiaron su cuñado José Martín Laca y sus sobrinos políticos José Mendiola y Juan Cruz Acarregui.

Ellos tres, junto con Miguel Antonio Asteguia, fueron los capitanes del buque entre 1865 y 1888. Se conserva en Cádiz un centenar de las cartas que dirigieron a sus armadores, los Goytisolo, que nos han servido como paleta para pintar un cuadro de los últimos días de la navegación mercantil a vela, herida de muerte por la superioridad indiscutible de los vapores.

José Martín Laca Arriaga[10] fue el segundo esposo de María Juana Arruebarrena, una de las hermanas uterinas de Goytisolo. Al tiempo de su matrimonio era capitán del bergantín goleta *Javier*, a bordo del cual llevaba a Bilbao bacalao desde Terranova, Trondheim y Bergen[11].

En distintas escrituras de 1867 figura como tercer piloto particular de la carrera de América y de la matrícula de Bilbao. Ese mismo año llevó *la barca Flora*[12], una corbeta de fabricación extranjera, en viaje de abanderamiento a Santander con carga de carbón. Allí la matriculó en marzo como buque de su propiedad de 518 toneladas de porte total y 389 de carga, descontado el espacio que ocupaban las dos cámaras, los pañoles, el rancho y el alojamiento de proa[13]. Y obtuvo la patente de navegación para los puertos de Europa, América y Asia, valorando la nave en 786.200 reales vellón[14]. En diciembre

(10) Nació en 1823 y fue bautizado en casa por el cirujano. El párroco de Lekeitio suplió más tarde el bautismo. Los Laca procedían de Mendexa, los Arriaga de Lekeitio.

(11) Archivo Foral de Bizkaia (AFB). Judicial Corregidor (JCR) 2146/185, 241, 277 y 342.

(12) Probablemente fuera elegido el nombre en honor de la hija mayor de Agustín Goytisolo y su esposa Estanisláa Digat, que sufría cierto grado de discapacidad tanto física como mental.

(13) Archivo Histórico Provincial de Bizkaia (AHPB). Instrumento autorizado por Calixto Ansuategui el 23 de diciembre de 1867, 290. Por aquellos días se anunciaba como corbeta de 389 toneladas en el *Boletín de comercio de Santander*.

(14) Archivo Histórico Provincial de Cantabria (AHPC). Escritura de fianza de la patente de navegación otorgada ante Ilario Lasso de la Vega el 8-III-1867. En la misma Gerónimo Ruiz de la Parra, del comercio de Santander, afianza hasta 393.100 reales vellón, mitad del valor del buque, que José Martín Laca no abusará de la patente en ninguna forma, esto es: no pasará a mares prohibidos o para los cuales no esté habilitado, no hostilizará a bajeles ni súbditos de potencias amigas, no practicará el contrabando, no prestará ni hará cesión legítima de la patente ni recibirá otra semejante de ninguna nación extranjera, obedecerá puntualmente las ordenanzas y cualesquiera otras órdenes y prevenciones que se le hicieran en su lista o rol de viaje, y al terminar el plazo por el que se le ha concedido la devolverá al comandante militar de Marina o bien justificará haberla perdido en naufragio, apresamiento o por otro accidente irremediable.

trasladó la matrícula a Bilbao, haciendo constar las dimensiones siguientes: 43,8 m. de eslora, 9,15 de manga y 5,61 de puntal[15]. Podía cargar un máximo de 750 toneladas o 6.025 barriles[16] y completaban su tripulación 13 hombres de mar[17].

Es verosímil que José Martín solo hubiera actuado como testaferro de Goytisolo, pues ese mismo mes de diciembre de 1867 su apoderado Sebastián Ayarragaray declaró que si bien el primero aparecía como dueño de la *Flora,* pertenecía el buque al segundo, el cual había satisfecho su precio, sin que se le pudiera reclamar cosa alguna por dicho concepto[18].

La primera noticia que tenemos de la *Flora* data, sin embargo, de una carta que Antonio Arce, socio en Cuba de Goytisolo y casado con su hermana menor, Trinidad, escribió a su consorte desde Burdeos el 13 de octubre 1865. Viéndose *escaso de pecunia*, quiere que le envíe una letra de mil duros o ponga a su disposición las ganancias del último viaje de la *Flora* en el banco del financiero lekeitiano José Luis Abaroa. Es probable que navegase bajo pabellón extranjero con carácter previo a su matriculación y toma de patente en Santander.

Son pocas las cartas que se conservan en Cádiz que recibieran los Goytisolo antes de la llegada del patriarca de la familia a Barcelona en 1870. Unas cuantas de Antonio de Arce y poco más. Debemos esperar, pues, hasta noviembre de aquel año para dar con la primera de Laca como capitán de la *Flora*. De sus viajes previos solo nos constan el de abanderamiento y otro a Manila, adonde llega al inicio de 1869 desde Liverpool tras 167 días de navegación[19].

En su correspondencia deja constancia de siete travesías del Atlántico antes de llegar desde La Habana a Falmouth en junio del 72. Sus cartas son las de un capitán a su armador y como las de los demás capitanes de la *Flora*,

---

(15) Capitanía Marítima de Bilbao, folio 25, 5.ª lista.

(16) No era habitual que navegara cargada hasta los topes. Laca solo lo hizo en el viaje de abanderamiento a Santander. Asteguia, tiempo después, cargó grano por 750 tns. en Baltimore y viajó *el buque un pie más calado que cuando portaba cajas de azúcar*.

(17) *La Gaceta de Manila*, 20 de enero de 1869.

(18) AHPB. Instrumento autorizado por Calixto Ansuategui el 23 de diciembre de 1867, 291.

(19) *Boletín de Comercio de Santander,* marzo de 1867, y la *Gaceta de Manila,* 10 de enero de 1869.

rezuman tristeza y pesimismo. *Son malos años para los buques de vela y malas trazas hay de mejora por los muchos vapores que hay para todas las carreras.* Solo para atracar a la plancha en La Habana tiene que esperar dos o más semanas, que más de una vez aprovecha para visitar a la familia en Cienfuegos. Lo habitual es que no haya fletes de ninguna especie y que los buques, después de pasar en el puerto habanero unos cuantos meses *bien aburridos,* terminen saliendo en lastre a buscarlos en los Estados Unidos, donde vemos a la *Flora* cargar algodón, petróleo, duelas, carbón o grano. La situación es parecida en Liverpool: los pocos fletes que salen para La Habana apenas llegan para cubrir los exorbitantes gastos de este puerto, *de modo que por todas partes reina la miseria*.

El mejor flete es La Habana-Liverpool pues el trayecto, si el tiempo acompaña, se cubre en menos de 40 días. La vuelta logra completarla Laca en uno de sus viajes en 39, aunque lo normal es hacerla en 45 o 46. Amberes-La Habana le cuesta 56, Barcelona-La Habana 56 o 60 y Mobile-Toulon 68.

La menor velocidad de los buques de vela respecto a los vapores y los plazos más largos de los peores destinos implicaban unos gastos en sueldos y vituallas más altos y cada vez más difíciles de repercutir en los fletes. Laca, presionado por la falta de rentabilidad, se veía precisado a regatear hasta en lo esencial, como son los seguros, el mantenimiento o las reparaciones del buque. Habitualmente solo recomendaba asegurarlo cuando preveía *mala estación*.

Cuando Laca perdió el trinquete[20], quiso sustituirlo por uno de hierro, más resistente y ligero que los de madera, pero tuvo que desistir por su mayor coste. No hubo forma de evitar el reconocimiento de media vida de la *Flora*, exigido por las compañías de seguros y sin el cual se podía incurrir en responsabilidades. Durante la revisión, al envergar las velas, cayó una sobre dos hombres de los que trabajaban en la estiba, matando a uno y desgraciando al otro. Se vio obligado a pagar una indemnización para evitar ir a tribunales.

Tuvo Laca de piloto durante dos años a Martín Arrizubieta. Aunque se apreciaban y ninguno tenía queja del otro, José Martín se vio obligado a despedirlo en septiembre de 1870, al parecer por habladurías e intrigas familiares. Seis meses después se reincorporó a la *Flora*, al quedar vacante el puesto. La dejaría de nuevo Arrizubieta en el 73 como capitán en la *barca Eulalia* de

(20) Entró en Falmouth con el palo de proa jimelgado.

Abaitua. Y un año más tarde esperaba Laca recuperarlo tras haber perdido la *Eulalia* en San Sebastián[21] y estar descolocado.

En julio del 72 escribió Laca a su cuñado desde Bowling diciéndole que se encontraba *mediano de salud* y que necesitaba pasar a casa para restablecerse. Propuso ceder el mando a José Mendiola[22], casado con una sobrina de ambos, Felipa Iruretagoyena, el año anterior y que había servido en la *Flora* últimamente. Accedió Goytisolo. Mientras se limpiaban los bajos del buque, regresó Mendiola a Lekeitio, desde donde él y su mujer agradecen a Goytisolo la confianza. Tardó 8 días en llegar a Liverpool una vez recibió el aviso de Laca. Mendiola llevó la *Flora* a La Habana y estaba de vuelta en Liverpool para abril del 73. Laca pasó en mayo a la ciudad del Mersey para retomar el mando del buque, pero tuvo que desistir al sufrir una recaída en su dolencia.

Dos meses más tarde, Mendiola informaba desde La Habana que cargaría bocoyes de azúcar en Caibarién rumbo a Liverpool. Finalizando 1873 Goytisolo escribió a Laca preocupado. No solo Mendiola había demorado de manera incalificable su salida de La Habana hasta mediados de octubre, sino que tampoco había mandado las cuentas ni depositado en *San Pelayo, Torre y C.ª* el líquido de su último viaje, como se le había indicado. Pidió a su cuñado que a su llegada a Liverpool aclarara la situación con el interfecto, rogándole absoluta discreción, pues las cosas de familia debían quedar en familia, además de que todo podía tener su explicación.

Laca volvió a Liverpool con una pierna hinchada por la gota. Pese a no haber recibido carta de Mendiola desde julio, supo que la *Flora* había tenido una varada en Cayo Vela, cerca de Cayo Bariay, y sido reparada durante un mes en Sagua. En enero Felipa Iruretagoyena escribió a Goytisolo desde Santander, adonde había llevado a su hermano pequeño Bernabé para alejarlo de posibles reclutamientos carlistas, diciendo que su marido tuvo que arribar porque el buque hacía mucha agua, *de lo cual está de mal humor*. Cierto

(21) Debieron de hundirse tras chocar entre sí la corbeta *Eulalia* y el patache *Carmen*. A finales de abril del 74 el ayuntamiento donostiarra dio mil reales a los marineros que habían salvado a las tripulaciones de dichos buques (*El Imparcial*, 28 de abril de 1874). Un mes más tarde se vendieron en pública subasta 792 balas de algodón más o menos dañadas por el agua de mar procedentes del naufragio de la *Eulalia* (*Boletín de Comercio de Santander*, 15 de mayo de 1874).

(22) José Mendiola nació en la ciudad del Callao el primero de enero de 1848, aunque era oriundo de la puebla de Ea. Para 1859 está en Bizkaia. Estudia dos cursos en el Instituto Vizcaíno. Aprueba el primero pero *es reprobado* en el segundo. En 1869, se inscribe en la lista de marinería de Ea, comprometiéndose a acudir a los llamamientos de la Diputación. Su profesión, navegante (AFB AQ 626/760).

periódico inglés informó que el 16 de marzo habían concluido las reparaciones de la *Flora* en La Habana y comenzado la carga. Por fin, el 3 de junio, viniendo a la gruesa, entró en Liverpool.

Laca inspeccionó el barco. No se le notaban las reparaciones hechas en La Habana, como no fuera alguna cosa en los costados, había goteras en la bodega y el palo de mesana estaba podrido. Parecía otra *Flora* desde que la había cogido Mendiola. Creía Laca que este iba a pasar a Perú con sus hermanos.

Goytisolo estaba harto del buque y lo hubiera vendido de no ser por las pérdidas.

A finales de julio zarpó Laca de Liverpool, dejando a Mendiola encargado de liquidar las cuentas de la avería. No era José Martín hombre al que gustara hablar mal de la parentela, pero debía decir a su patrón que el sueldo de capitán no alcanzaba para los gastos de Mendiola.

No escribe este a Goytisolo hasta finales de septiembre, tras catorce meses de un silencio que justifica por el disgusto que tenía. Ha fenecido las cuentas y por lo menos se han cubierto los gastos habidos en Sagua y La Habana, los sueldos de la tripulación y los ranchos. Está en Liverpool con su suegra, su mujer, los niños y su cuñado Bernabé. Días más tarde pregunta a Goytisolo si tiene previsto construir otro buque y estaría dispuesto a darle el mando. Le contesta, como era de esperar, con una negativa; siente no poder servirle.

En sus cartas Laca recoge noticias de la guerra en Lekeitio. En verano del 73 junto con los comisionados de las cofradías que hay entre Machichaco y Guetaria ha estado en Bilbao, representando a la de su pueblo natal, a cuenta de la prohibición de la pesca por el Gobernador. *Dos vapores vigilan toda esta costa sin dejar salir ni a por sardina. Hay mucha miseria y barullo. Están todos con mucho miedo en el pueblo*. Cuatro meses más tarde escribe que *en Lequeitio está la familia angustiada con la guerra, la miseria y la viruela*. Es muy escasa la correspondencia que llega. En junio del año siguiente ha sabido por Bernabé Irureta que a Lequeitio *le han tirado 33 cañonazos y que han entrado varios en el palacio de Uribarren y otros en el de Calle … las cosas andan muy mal en toda la costa de Vizcaya, que sea lo que Dios quiera y se haga la paz cuanto antes.*

A la muerte de su yerno y persona de confianza en Cuba, Miguel Plana Iradi, decidió Goytisolo regresar a Cuba. Pero un inoportuno accidente en Cádiz, donde iba a embarcar para América, le obligó a retornar a Barcelona

con una pierna lesionada. Una vez recuperado, en octubre del 74 pasó a Cuba, donde permaneció cuatro años. La correspondencia que mantuvo durante su estancia allá no se ha conservado junto con la que recibió en Barcelona antes de partir y continuó recibiendo en la ciudad condal tras su vuelta. Se pierden, pues, las referencias a la *Flora* y sus capitanes, como no sean las de la carta de abril de 1876 de Goytisolo a su mujer calificando de exagerada la cantidad de 1.500 pesos pedidos por Laca para el arreglo con Mendiola. Desconocemos a qué arreglo se pudo referir.

Del 11 al 27 de enero de 1876 apareció el siguiente anuncio en *El Boletín de Comercio de Santander*: *Para la Habana. Saldrá de este puerto del 28 al 30 del corriente la corbeta española Flora. Su capitán J. M. Laca. Admite pasajeros …* O no salió o viajó a La Habana y tuvo tiempo de regresar para el 20 de mayo siguiente, pues en esa fecha fallece José Martín en Santander a los 52 años, víctima de la tisis. Se le hicieron funerales en Lekeitio seis días más tarde.

Después de salir Mendiola de la *Flora*, no volvemos a saber de él hasta julio de 1876 cuando hizo protesta de mar en Bilbao, como capitán del vapor *Vivar*, procedente de Liverpool con destinos Santander, San Sebastián y Bilbao, escalas hasta Sevilla[23].

No mucho más tarde perdió su barco y si su suegra, Clara Ignacia Arruebarrena, no le hubiera acogido en su casa con su mujer y sus hijos, se habrían quedado en la calle. Quiso ir a Inglaterra, pero para ello necesitaba un dinero que no tenía. Se le buscó una plaza en algún buque vasco. No se le encontró. Clara Ignacia se vio obligada a pedir un préstamo a su hermano Agustín para habilitar a su yerno y mantener a su familia.

En abril del 80 escribe Mendiola a Goytisolo. Ha visto con tristeza en un periódico de Bilbao que la *Flora* ha llegado a Burdeos con grandes averías. Se vuelve a poner a su disposición para su reparación, para su venta o para mandarla llegado el caso. Suponemos que Goytisolo volvería a contestarle que lamentaba no poder servirle. Y pasó al Perú, dejando a su familia en Lekeitio, de lo cual informaba Fabiana Arce a su tío Goytisolo en agosto del 82. *Antes debía haberse marchado el sinvergüenza*, apuntó.

Falleció el 26 de octubre de aquel año en Islas Guañape del Perú, a consecuencia de un ataque de apoplejía fulminante. Tenía 34 años cumplidos. Fue

(23) AFB JCR 3949/268.

enterrado en Virú. Don Toribio de Guerricaveitia mandó celebrar sus exequias en Lekeitio el 30 de diciembre siguiente, habiéndosele mostrado dos cartas, una firmada en Carmelo por Juan Ganoso, quien le acompañó en sus últimos momentos, y la otra por su hermano Julián Mendiola en el Callao.

Sustituyó a Laca al mando de la *Flora* Miguel Antonio Asteguia Arza[24], del que se ha conservado su correspondencia con los Goytisolo como su capitán desde el 24 de mayo de 1878 hasta julio de 1881. Por ella sabemos que el buque cruza a sus órdenes el Atlántico al menos cuatro veces.

Sus cartas son más de lo mismo. Durante la travesía Nueva Orleans Falmouth, a finales del 78, *los mares le han causado destrozos en el costado de tres o cuatro mil reales de carpintería, aunque es de los buques que menos avería trae entre los que han llegado a este puerto*. *Los hay que vienen con la falta de un palo y hasta de dos* … Repara la *Flora* en Amberes. Además de los daños en la carpintería, *los dos masteleros de gavia están podridos desde hace mucho tiempo y está siempre con miedo de que se rompan cuando el buque tiene que apretar para salir a la franquía*. Añade que siendo Amberes el único puerto en que se cargan los buques de vela, los fletadores se aprovechan y *dan mucha plancha*.

Desde la Habana, tras verse obligado a aceptar un flete mísero y con mucha demora para Nueva Orleans y de allí a Burdeos, mal puerto para buques como la *Flora*, se queja de que son malos tiempos y por economizar aconseja asegurarla solo por la mitad de su valor.

Las cosas continúan de mal en peor, llegándose a lo nunca visto: *buques matrícula de Bilbao vienen de Europa a Baltimore en lastre*. Aburrido de esperar una mejor oferta, acepta un flete a Burdeos con el que ni siquiera se cubren los gastos de los puertos. Debe reconocer a Goytisolo que *el buque tiene poca utilidad, pero no es por su culpa. Hace todo lo posible por economizar*.

Al iniciar Soledad Erbiti Arruebarrena, sobrina de Goytisolo, su noviazgo con Juan Cruz Acarregui Echevarrieta[25], pidió a su tío su bendición y el puesto de piloto en la *Flora* para su novio. Goytisolo le contestó:

---

(24) Nacido en Elantxobe en 1832. Es el único capitán de la *Flora* que no guarda relación familiar con Goytisolo.

(25) Nacido en 1855, estudió en la Escuela de Náutica de Lekeitio entre 1869 y 1872. De este último año data su inscripción en la matrícula de Marina, siendo sus señas alto, rubio, ojos azules, nariz afilada y poca barba (AFB AQ 629/681).

*De piloto poco se gana* (…) *Yo no te censuro el que me propongas eso y más en la persona que lo haces... he de hablarte con entera confianza y con ella te digo que lo que me sale de dentro y mi gusto es preferir a los parientes que quiero y que lo merecen, aunque sea valiendo un poquito menos que los extraños (…) Previos más informes veré si conceptúo conveniente darle un lugar en la Flora que será según su capacidad*[26].

Se casaron Juan Cruz y Soledad en Lekeitio el 2 de julio de 1881 y el regalo de bodas de Goytisolo fue el mando de la *Flora* para el novio. Pidió, eso sí, a Acarregui que extremara la delicadeza en el relevo con Asteguia, un hombre al que apreciaba y de cuyo celo y lealtad no tenía queja.

Asteguia vuelve a su casa en Bermeo. Cuatro años más tarde contaba a su antiguo armador que había vuelto de Manila con disentería. Un amigo le había proporcionado un barco con el que habría podido ganarse la vida de no ser por la maldita enfermedad. En Cuba nunca le atacó, pero Manila *no le prueba*. Una vez recuperado, le faltaba trabajo y estaba aburrido. Pedía a Goytisolo que le buscara colocación, aunque fuera en un ingenio.

Acarregui será capitán del buque durante siete años, cruzando el Atlántico al menos once veces. A finales de agosto del 81, llega entusiasmado a Dordrecht a tomar el mando de la *Flora*. No debe preocuparse Goytisolo: tratará a Asteguia con la mayor consideración del mundo. Ha examinado el buque y lo ha encontrado mejor de lo esperado. En concreto, el cobre que cubre los bajos no tiene tan mala pinta como temía.

Su entusiasmo pronto va a chocar con una realidad cada vez más difícil y exigente. La navegación comercial a vela ha entrado en sus últimos días de vida. Los fletes que encuentra en Europa, de manera más acusada que los de sus predecesores al mando de la *Flora*, tienen como destino puertos del Mediterráneo (Barcelona, Marsella o Toulon), que implican jornadas más largas y por tanto menos rentables. Puertos de destino en los que muchas veces no hay posibilidad de carga, lo que implica salir de ellos en lastre, aumentando los gastos y los tiempos. Parece como si los fletes Inglaterra-Cuba que antes lograra no sin dificultad Laca los monopolizaran ahora los vapores. Los cargadores no se arriesgan a contratar buques de vela y menos del porte de la *Flora*.

(26) RODRIGO ALHARILLA, Martín, *Los Goytisolo,* Madrid: Marcial Pons. Historia, 2016, pp. 79-80.

Tampoco resulta fácil encontrar en La Habana carga de retorno a Europa, debiendo salir a buscarla en lastre a Cienfuegos, Mobile, Savannah, Filadelfia o Nueva Orleans. No hay constancia de que a sus órdenes la *Flora* volviera a cargar azúcar en La Habana, salvo en su último viaje. Vemos llenar sus bodegas con petróleo, algodón o madera en los puertos norteamericanos. Grano ya no, pues se niegan las aseguradoras a cubrir su carga en buques de vela. Son siempre fletes regulares si no malos, pues también en Norteamérica llevan las de perder los buques de vela en su lucha desigual con los vapores. Para colmo de males el precio del lastre se encarece por la sindicación de los lastradores. Lastre que a veces escasea, debiéndose esperar a que se traiga de otros puertos.

Cuando aporta en Barcelona Goytisolo le permite en alguna ocasión pasar a Lekeitio, mientras se completan las tareas de carga y descarga.

En agosto del 85 da cuenta del cólera que hay en el Mediterráneo y de que se obliga a pasar a los buques cuarentena antes de comenzar la descarga. Si ya antes, cuadrando bien los viajes y con toda la economía posible, la *utilidad* que quedaba para los buques de vela era muy poca cosa, empezando las cuarentenas, se iban *todas las utilidades en los gastos cuarentenarios y en demoras*. Lo que más le fastidiaba era no poder sacar alguna rentabilidad al buque. Temía que algún día llegara a faltar para los gastos, y, si las cosas seguían así, ese día no tardaría mucho en llegar. Sobre este particular no quería continuar porque era demasiado amargo.

No siendo rentable el barco, su mantenimiento deja que desear. En septiembre del 82 escribe desde Toulon que es preciso meter el buque en el dique seco para limpiar los bajos —no se ha hecho en cuatro años— y poner los pedazos de cobre que le faltan. No se hará en los astilleros gubernamentales de Toulon por ser muy caros.

En agosto del 88 da explicaciones desde La Habana de la tardanza en el último viaje. Han tenido la culpa *el timón y los tiempos*, aunque algo han contribuido los fondos sucios. Tiene arreglando el timón, pero solo lo indispensable para salir del paso. En la última carta no mencionó la avería para que no se alarmaran al ver la tardanza. Comprende que merece un regaño y no pretende disculparse. Si ha proseguido el viaje hasta La Habana ha sido para evitar los gastos que hubiera ocasionado arribar a un puerto para arreglar la avería no teniendo asegurado el buque. Días más tarde comunica que han concluido las reparaciones provisionales del timón. El forro de cobre está en bastante mal estado, pero no hay más remedio que continuar hasta Barcelona. Ha aceptado flete de azúcar a Nueva Orleans, donde se puede conseguir carga para Barcelona en mejores condiciones que en ningún otro puerto.

Salió, pues, para Nueva Orleans la tarde del 3 de septiembre y la mañana siguiente se desencadenó un huracán que se tragó al buque. El 20 de octubre su desesperada esposa pedía desde Lekeitio a su primo Antonio que telegrafiara para saber si la *Flora* había llegado al puerto del Misisipi. *Por mucho que me ocupé no se pudo averiguar su arribo a ningún puerto ni se apercibió rastro alguno suyo*, diría años más tarde Román Echevarrieta[27].

Con Juan Cruz desaparecieron en la *Flora* otros trece marinos, tres de ellos de Lekeitio. A mediados de diciembre, Soledad y las familias de estos tres últimos hablaron con el vicario de la parroquia para hacer el funeral y las honras por las almas de sus difuntos. Se celebraron dos días antes de la Nochebuena de 1888. Se lamentaba Soledad unos días más tarde de que su marido *por no gastar en componer la Flora salió el pobre en un buque viejo y sin timón, que quedó a merced de las olas … ¡Qué pena el saber que otro buque de un amigo de él, que juntos habían salido de La Habana, aunque con averías grandes, llegó a Nueva Orleans!* Con Juan Cruz perdió Soledad tres mil duros y ropa.

*Manu Ugartetxea Urandurraga*
Investigador

(27) Capitanía Marítima de Bilbao, folio 25, 5.ª lista. Román, primo carnal de Juan Cruz, había navegado en la *Flora* y fue Ayudante de Marina de Lekeitio y Capitán de su puerto.